

PIANO REGOLATORE DI AMPLIAMENTO

DELLA

CITTA' DI TRANI

Sebbene

Sebbene

PIANO REGOLATORE DI AMPLIAMENTO DELLA

CITTA' DI TRANI.

RELAZIONE

PRESSE

1. NECESSITA' E VANTAGGI DEI PIANI REGOLATORI DI

AMPLIAMENTO DELLA CITTA'

Le statistiche dimostrano in modo inoppugnabile che la mortalità della popolazione urbana è di molto superiore a quella della rurale, e che le cause di tale fenomeno si rinvencono nelle condizioni speciali in cui si svolge la vita degli abitanti delle città in confronto a quella degli abitanti della campagna.

Conseguenza dell'agglomeramento di un gran numero di persone in uno spazio relativamente limitato è il facile inquinamento dell'aria e del suolo, ciò che poi, per il facile e continuo contatto nella popolazione cittadina facilita la diffusione delle malattie trasmissibili.

La scarsa ed inadatta alimentazione di una grande classe degli abitanti della città, le cure e le gravi preoccupazioni dell'individuo per la maggiore difficoltà del guadagno, la continuata eccitazione e la ec-

Deliberato dal Consiglio Comunale di Trani nelle adunanze del 18. 28. 29. 30. 31. 1927.

Il Sindaco:

Il Segretario

Giurato: Pace

Giurato: Morini

Per copia conforme nel mio amministrativo.

Il Segretario



cessiva attività sono tutte condizioni che concorrono a diminuire nel cittadino il potere di resistenza ai fattori morbigeni dalla cui azione deriva l'aumento di mortalità che si lamenta - purtroppo - nella vita congestionata e tumultuosa dei tempi nostri; laddove la popolazione campagnuola, se sufficientemente nutrita, cresce sana e vegeta, resiste ad ogni malattia e raggiunge una tarda età.

E' compito dell'igiene pubblica di attenuare, nei limiti del possibile, le cause di insalubrità inerenti alla vita cittadina e di procurare che il soggiorno nelle città riesca nocivo il meno possibile agli abitanti; è compito dell'edilizia moderna conferire alle nuove costruzioni urbane al pari di quelle di campagna, aria e luce in quantità tale da rendere dette costruzioni sane e capaci perciò di combattere ed allontanare tutte le cause che possono dar luogo al manifestarsi ed allo svilupparsi delle malattie infettive.

In Inghilterra dopo il Public Health Act (1875) la mortalità discese dal 22,0 per mille al 17,0 per mille, mentre in Italia, ove detta mortalità si aggira ancora intorno al 25 per mille, molto per malattie evitabili (vaiuolo e febbre tifoidica) circa 40000 individui su oltre trentatre milioni di abitanti e che

secondo il Pake rappresentano un capitale di circa lire 170.000.000.-

L'Inghilterra ha spese per lavori di risanamento (1876-1884) lire 1.406.250.000 - e per l'esercizio ordinario lire 562.590.000 - in totale lire 1.968.840.000 - per preservare 88.591 esistenze che rappresentano un capitale di tre miliardi.

Non così in Italia, dove il benessere economico, la facilità dei subiti guadagni, la libidine di ingenti lucri, la speculazione imperante, l'oblio di ogni buona tradizione, la miopia dei reggenti e la boriosa vanità cerebrale dei costruttori sono i fattori ed i fautori della trasformazione edilizia che ogni città italiana è stata costretta a subire negli ultimi anni del secolo decimono e nei primi di questo ventunesimo.

A' tempo perciò anche in Italia si conciliano gli interessi privati con le esigenze igieniche, che si attuino misure le quali tendano ad impedire l'altezzazione e la limitazione dell'aria nelle città e l'inquinamento del suolo e che garantiscano la salubrità delle abitazioni, prevenendo l'eccessivo agglomeramento della popolazione.

Per migliorare le condizioni del benessere fisico degli abitanti, l'igiene urbana, in casi di supplian-

to e di risanamento di vecchie città, provvede alle opere risanatrici e regolatrici dei nuovi quartieri in maniera da eliminare le cause di insalubrità. E ciò si ottiene col regolare il sistema di costruzione delle case, la esposizione, le dimensioni delle vie, delle piazze, dei giardini, le altezze delle case, la fognaatura ecc. E poiché la salubrità di un luogo abitato dipende anzitutto dalle condizioni del terreno, su cui sorge, ne consegue che, in caso di ampliamento di città, bisogna rivolgere le massime cure alla scelta delle zone che rispondono alle condizioni volute dalla igiene e dalla tecnica.

Così nel nostro caso - come verrà specificatamente detto in seguito - si sono scelte fra le varie zone di ampliamento quelle con acque freatiche profonde e che esposizione, altimetria, pendenza, visibilità e condizioni igieniche offrono le migliori garanzie.

2a) INCONVENIENTI DERIVANTI DALLA MANCANZA DI LEGISLAZIONE SPECIALE SUI PIANI REGOLATORI IN ITALIA.

La mancanza di una legge che obblighi seriamente tutti i Comuni del Regno a fornirei ciascuno del rispettivo piano regolatore di ampliamento rappresenta una deplorevole e grave lacuna della legislazione

italiana.

Nei centri maggiori e più evoluti, se la iniziativa privata o la providente azione delle Pubbliche Amministrazioni vengono a mancare, si verifica la deficienza dei pubblici servizi, che hanno stretta attinenza coll'assetto edilizio, stradale ed igienico.

Così, quando mancano norme e controllo su ciò che riflette la viabilità urbana, il disciplinamento, la conformazione e l'ampiezza delle vie, la distribuzione delle piazze, dei giardini, dei pubblici mercati e passeggi, degli spazi liberi destinati alle future costruzioni ecc., si va incontro, ogni giorno dappiù, a difficoltà enormi con l'espandersi disordinato dei nuovi fabbricati. Le difficoltà non sono solamente igieniche, edilizie ed estetiche, ma soprattutto morali, finanziarie, civili ed economiche, dati i rapporti che intercedono fra la costituzione topografica, edilizia ed estetica di una città e la sua vita.

I piani regolatori sono per legge obbligatori in quasi tutti i paesi più progrediti dove l'urbanesimo è più attivo. Ed inverso come è possibile ottenere che una città si espanda razionalmente senza la organica creazione e sistemazione delle vie ed arterie principali, delle piazze, dei pubblici giardini, delle passeggiate etc? - Come è possibile regolare la espansio-

gione igienica che potrebbe riassumersi nella frase che aria e luce sono il più rapido e pratico disinfettante, ma per ovvie ragioni fisiologiche e psicologiche. Lo attaccamento alla pulizia infatti, e quindi alla salute, da parte degli abitanti di una casa è in ragione diretta della luce che vi entra, inquantochè quanto meglio si vedono gli ambienti abitati tanto più si cerca di tenerli puliti.

Di aria e di luce però non solo hanno bisogno la casa, ma benanco le vie e le piazze su cui le case affacciano e con le quali anzi piazze e vie sono in certa dipendenza. Così non esisterà aria buona negli ambienti, anche se questi siano muniti di ampie aperture, ove non esistano attorno alle case cui appartengono detti ambienti imponenti e libere riserve di aria, e corrispondentemente ogni via o piazza che non garantisca questa riserva di aria non può rendere salubre le case che da esse prendono luce. Gli spazi liberi ed i giardini perciò non rispondono solamente ad esigenze estetiche, ma a qualche cosa di più sostanziale ed importante: non si può parlare infatti di bellezza di una casa, ove questa non sia salubre, come non si può parlare di bellezza di una strada ove questa, pur soddisfacendo alle esigenze della circolazione; non garantisca la salubrità delle case af-

ne di una città senza che sia stabilita l'altezza dei fabbricati in armonia con la larghezza delle strade, la ubicazione delle fogne, dei mercati, delle opere monumentali, degli edifici pubblici, delle scuole, degli stabilimenti industriali, dei giuochi ecc.? E come è infine possibile impiantare e costruire o fissare la planimetria dei nuovi quartieri, senza essere sicuri che detti quartieri risulteranno collegati razionalmente al centro preesistente?

Ecco perchè è necessario ed indispensabile la compilazione dei piani regolatori di ampliamento delle città. Anzi tale compilazione occorre che sia fatta tempestivamente giacchè qualsiasi ritardo può creare, bene spesso, ostacoli all'espansione igienica della città e portare anche qualche volta ad affrontare gravi problemi di demolizione per regolarizzare zone di recente ampliate, problemi la cui soluzione è quasi sempre ardua anche per ragioni economiche.

30) IMPORTANZA DELLA BUONA STRADA NELLA VITA DI UNA

CITTÀ

La base fondamentale per la casa salubre è, secondo il Trélat, l'aria e la luce. Ogni ambiente nel quale arrivi sufficientemente aria e luce, possiede i requisiti per essere salubre: ciò non solo per una ra-

facolanti su di essa.

Il senso della bellezza e della grandiosità in massima parte, anzi, è conseguenza dell'impressione derivata dall'abbondanza dell'aria e dagli effetti della luce con cui sentiamo e vediamo qualche cosa...

CAPITOLO IV

GENNI E STORIE DELLA CITTA'

DI TRANI

1°) GENNO MONOGRAFICO - La città di Trani è situata a 41° e 12 primi di latitudine Nord ed a 34° e 32 primi di longitudine Est sulla costa Adriatica, in prossimità di un letto alluvionale dell'Altipiano delle Murge fra Corato e Trani.

Questo letto alluvionale, denominato Torrente Antico, è quasi sempre secco e solo in caso di piogge, occasionalmente d'irrotte, si riempe di acque, la quale, nei tempi ~~estivi~~ andati, inondava una parte dell'abitato per giungere al mare. L'Amministrazione di tutti i tempi si preoccupava di questo inconveniente e cercava di ripararvi più o meno efficacemente finché nel 1861 l'Amministrazione Beltrani e successivamente nel 1906 l'Amministrazione Quercia - con provvedimenti radicali, liberarono da tale fastidio la città, co-

struendo due collettori a grande sezione per la difesa idraulica della città, collettori che, allacciando le piazze fuori dell'abitato, le conducono al mare al punto di naturale sbocco detto Canneto.

La costa adriatica, nel punto dove sorge Trani, si eleva a picco sul livello ~~del~~ medio del mare per una altezza variabile fra i 6 e gli 8 metri, eccetto la parte mediana discendente al porto, formando l'alveo naturale di scarico delle acque convogliate dai predetti collettori.

Il Porto di Trani, bello per la sua pianta di poligono quasi regolare, non serve oggi che al piccolo cabottaggio, non potendo in esso approdare i grossi bastimenti a causa della poca acqua, la cui altezza massima è di metri due. Il suo fondo si eleva sempre e costantemente a causa dei depositi prodotti principalmente degli sbocchi delle cloache cittadine. E' indiscutibile però che durante il medio Evo esso fu la fonte principale del commercio e della ricchezza di questa città, nella quale furono pubblicati i primi ordinamenti municipali di cui si abbia notizia.

Non è nostro compito investigare su le origini di Trani; ma ci giova il constatare che essa ebbe grande importanza nel Medio Evo, come lo attestano i suoi monumenti: la Cattedrale con il suo magnifico Campanile,

le Chiese d'Ognissanti (Purgatorio) e di S. Francesco, tutte tre dichiarate monumenti nazionali, e molti altri avanzi ignorati di architettura medio-evale, sono là a testimoniare con alta eloquenza la vita e l'attività di un popolo agitante in tanta esultanza di tempi. La porta di bronzo della cattedrale gettata dall'esimio artista tranese Barileone (autore anche delle analoghe ed egualmente pregevoli porte di Ravenna e Montreale) nel secolo dodicesimo, dimostra che in questo estremo lembo di Italia le Arti fiorivano anche prima di Nicolò Pisano, le cui patria è ancora contesa fra la Toscana e la Puglia.

Ad altri - dicevamo - l'incontro di illustrare la gloriosa storia della nostra città: A noi giova e basta rievocare qualche ricordo per attingere da questi gli opportuni ammaestramenti e la giusta misura che devono guidarci nel nostro lavoro.

Decaduta dalla sua potenza commerciale, Trani, anche durante un lungo e tenebroso periodo di tirannide seppe serbare le sue buone tradizioni tanto da diventare un piccolo centro di cultura, sede d'intendenza dal 1286 fino al 1308, nonché sede di Corte di Appello, di Tribunale, intorno a cui fiorì mai e fiorente tuttora uno dei fiori più insigni e più importanti del Napoletano.

Il Risorgimento italiano lo apportò parecchi vantaggi materiali fra cui, principale, la ferrovia, ma ne menomò l'importanza nel calcola una parte il distacco dei Tribunali circondariali e delle Sezioni di Assise, dall'altra una corrente accentratrice che accomunale le forze vive nei soli grandi centri non fatto si che Trani appaia oggi meno importante di quello che era sessant'anni fa. Però se la vita intellettuale ha subita una certa depressione, la vita agricola ha avuto un lungo periodo di prosperità che auguriamo non sia interrotta dalla presente crisi.

Basta dare uno sguardo al piano della città per distinguere la parte vecchia della parte nuova; e tenendo presente la statistica della popolazione si comprenderà facilmente che lo sviluppo edilizio verificatosi vertiginosamente da un settantennio a questa parte non risponde ad un proporzionato incremento di popolazione, si bene ad un mutamento di abitudini dipendenti dalle migliorate condizioni economiche delle classi agricole: dove prima l'agricoltore, in un unico vano terreno si ricongiungeva con la numerosa prole con i polli e col somaro, oggi, rimpiacciato, vuole spaziare. E cioè questo fenomeno, quando non sia il posto prestatore di cervelli troppo esaltati e niente abituati a considerare il domani, non può non far-

ci piacere; ma quello che resterà pur sempre deplorabile è il modo col quale queste pullulanti costruzioni si permisero nei primi tempi del citato periodo di incremento edilizio e gli adattamenti stradali a cui, qualche volta, dettero luogo.

Trani, oggi, conta una popolazione di 37.000 abitanti circa ed ha un territorio di ettari 10337. Vi è sede di Corte di Appello per le tre Puglie, del Tribunale circondariale, dell'Avvocatura Erariale, del Conservatore delle Ipoteche, della Camera ed Archivio Notarile, delle Carceri Mandamentali e Giudiziarie, di una casa di pena mulierale ed ultimamente di deposito del Battaglione del Genio del corpo di Armata di Bari. Oltre a ciò vi sono i seguenti uffici pubblici: Pretura Mandamentale, ufficio postale di prima classe, stazione telegrafica, stazione ferroviaria, delegazione di pubblica sicurezza, tenenza di carabinieri, agenzia delle imposte dirette, ufficio di registro, ufficio doganale con ispezione delle sabbie e luogo tenenza di finanza, ufficio di porto.

In ordine alla pubblica istruzione oltre a numerosi scuole elementari, vi è una Regia Scuola Tecnica, un Regio Ginnasio-Liceo, senza dire che Trani, per la speciale sua posizione, è destinata a divenire anche la naturale sede di altri istituti di istruzione se-

condaria e media, il cui impianto è vivamente reclamato dagli interessi cittadini.

2°) CONDIZIONI TOPOGRAFICHE, IDROGRAFICHE ED AGRICOLE. Trani occupa un'area di 2 chilometri e 200 mila metri quadrati ed ha giacitura pianeggiante con lievi valli variabili da dieci a due metri sul mare.

Questo lambisce la città verso il Nord, mentre la campagna con avvicendati rialzi e depressioni vi sale verso il sud. Il suolo in cui è fondata la città, quindi, è costituito da terreno di riporto di spessere variabile, in modo da raggiungere in qualche sito la roccia calcarea alla profondità di circa m. 6,00, la quale è stratificata orizzontalmente con declivio al mare ed ha frequenti fenditure o fratture verticali.

Fra detto sottosuolo calcareo, appartenente alle formazioni cretacee del secondario ed il terreno di riporto trovansi larghissimi banchi di sabbia gialla costituita a roccia tufacea, di natura argillosa calcarea che costituisce la più recente delle formazioni terziarie o plioceniche. Tali strati, localmente conosciuti con la denominazione di carpino, hanno pure spessore variabile ed in qualche punto affiorano alla superficie nel quale caso, a contatto dell'aria, acquistano durezza rivestendosi di una crosta di certa consistenza. Di detto carpino si notano due varietà

una più resistente dell'altra, ma entrambe di estesa porosità, e di grande capacità di conducibilità, per l'aria, l'acqua ed il calore.

Sulla roccia calcarea, sovrapposta per tutto il sottosuolo una larga falda d'acqua, la quale attraversa le fessure della roccia, va a raggiungere un altro strato di sabbia, acquifero del quale esce a giorno sia per fenditure sulla costa marittima, sia in quelle sulle spiagge, sia infine nel fondo del mare, quante acque sono naturalmente alla libera variabili dipendenti dallo stato del mare, presentando, entro certi limiti, variazioni di livello e di temperatura, che in massima non possono scendere al di sotto dei 13 e non salire al di sopra dei 20 gradi centigradi, ed hanno sapore salmastro perché dove più, dove meno, sono sovraccaricate di sali.

Quanto più spesso e compatto è lo strato del carpine, tanto più lento è l'assorbimento delle acque superficiali e quindi più acquitrinoso il suolo e più torpida la evaporazione, condizione questa che si avvera nella zona ovest della città. Nella zona verso sud ed in parte verso quella ad est, invece, dove il carpine è meno spesso e la roccia calcarea più immediata al terreno di riporto, il suolo risulta naturalmente fognato e quindi asciutto e più salubre.

Quanto alle condizioni climatiche ed atmosferiche di Trani, invero, occupa una delle migliori posizioni di quel tratto di costa compreso tra le più plaghe intensamente paludose della Capitanata e del Lecceese. Inoltre la giacitura e la cultura arborea della campagna, la presenza del mare e la natura geologica dell'area costiera, sono tutti fattori di buona salubrità atmosferica che migliora nelle stagioni estive ed autunnali per le migliori condizioni climatiche del suolo. Per tale ragione, per i bagni marittimi, per i comari agricoli e per le migliori condizioni sanitarie, in quelle stagioni Trani vi riacquista vigoria e maggiore salubrità.

La sua rete stradale sviluppa circa m. 30.000 di lunghezza con una superficie, comprese le piazze ed i pubblici giardini, di circa 40 ettari. La superficie dell'abitato è di circa 82 ettari; i fabbricati sono per lo più formati da piano terreno e primo piano, potendosi ritenere che solo i 2/5 di essi abbiano un secondo piano e che la piccolissima parte che ha pure un terzo piano compensi l'altra che difetta del primo; onde lo sviluppo totale della superficie abitata può calcolarsi in mq. 1.100.000 circa.

Tenuto conto della densità della popolazione in rapporto a detta superficie abitata, della notevole

una più resistente dell'altra, ma entrambe di estesa porosità, e di grande capacità e conducibilità, per l'aria, l'acqua ed il calore.

Sulla roccia calcarea, sovrre per tutto il sottosuolo una larga falda d'acqua, la quale attraverso le fessure della roccia, va a raggiungere un altro strato di sabbia, acquifera col quale esce a giorno sia per fenditure sulla costa marittima, sia in quelle sulle spiagge, sia infine nel fondo del mare. Queste acque sono naturalmente a livelli variabili dipendenti dallo stato del mare, presentano, entro certi limiti, varietà fisiche e chimiche a causa delle suddette condizioni di suolo e sottosuolo, sono in massima non perturbabili, hanno temperature medie oscillanti fra i 18 e 20 gradi centigradi, ed hanno sapore salmastro perchè dove più, dove meno, sono sovraccariche di sali.

Quanto più spesso e compatto è lo stato dei carpine tanto più lento è l'assorbimento delle acque superficiali e quindi più acquitrinoso il suolo e più copiosa la evaporazione, condizione questa che si avvera nella zona ovest della città. Nella zona verso sud ed in parte verso quella ad est, invece, dove il carpine è meno spesso e la roccia calcarea più immediata al terreno di riparto, il suolo risulta naturalmente fognato e quindi asciutto e più salubre.

quanto alle condizioni climatiche ed atmosferiche Trani, invece, occupa una delle migliori posizioni di quel tratto di costa compreso tra le due plaghe luttuose paludose della Capitanata e del Leccese. Inoltre la giacitura e la cultura arborea della campagna, la presenza del mare e la natura ecologica della costa, sono tutti fattori di buona salubrità atmosferica che migliora nelle stagioni estive ed autunnali per le migliori condizioni climatiche del suolo. Per tale ragione, per i bagni marittimi, per i commerci agricoli e per le migliori condizioni sanitarie, in quelle stagioni Trani vi riacquista vigoria e maggiore gaiezza.

La sua rete stradale sviluppa circa un 30.000 di lunghezza con una superficie, comprese le piazze ed i pubblici giardini, di circa 40 ettari. La superficie dell'abitato è di circa 82 ettari; i fabbricati sono per lo più formati da piano terreno e primo piano, potendosi ritenere che solo i $\frac{2}{5}$ di essi abbiano un secondo piano e che la piccolissima parte che ha pure un terzo piano compensi l'altra che difetta del primo; onde lo sviluppo totale della superficie abitata può calcolarsi in mq. 1.100.000 circa.

Tenuto conto della densità della popolazione in rapporto a detta superficie abitata, della notevole

varietà di condizione degli abitanti, del frazionamento della proprietà urbana, degli usi speciali e delle peculiari condizioni della città, l'abitazione

media può ritenersi rappresentata da un'area netta di mq. 110; dal che risulta che le abitazioni, botteghe ecc. attualmente esistenti ascenderebbero al n. di 10.000, di cui $\frac{3}{4}$ circa costituiscono effettive case di abitazione.

quanto al volume abitato, ritenendo di m. 9,60 la altezza media ^{nella dei fabbricati risultata} di m. cubi 4.400.000 circa, corrisponde a m. cubi 135 circa per abitante compresi edifici pubblici ecc. e quindi m. cubi 100 circa di casa

di abitazione per persona: volume questo alquanto insufficiente se lo ^{si} riguarda in rapporto al vario modo in cui è ripartito tra gli abitanti ed alla distribuzione delle abitazioni nei vari fabbricati, specialmente nelle due parti: antica e moderna della città.

Queste si trovano in condizioni edilizie ed igieniche notevolmente ben differenziate.

La parte moderna occupa posizione migliore rispetto alla campagna, comprende vie spaziose ben disposte e per una certa parte basolata, ha fabbricati più bassi e meglio costruiti, laddove nelle parti antiche la viabilità è angusta e tortuosa, i fabbricati sono

più addegnati e più alti, le abitazioni mal distribuite, mal abitate e poco soleggiate. Nella parte vecchia della città inoltre s'inserisce il porto per una superficie di 80.000 mq. circa; esso è chiuso come un bacino fra casamenti che nella maggior parte sono in cattivo stato mentre sono più densamente abitati; caratteristico ~~era~~ fra gli altri il rione denominato "La Conca" per il cui risanamento le varie amministrazioni hanno presentato radicali proposte.

Le condizioni igieniche delle abitazioni terranee non sono buone sia per il limitatissimo volume abitato, sia per la umidità che in dette abitazioni tende per la inevitabile forza ascensionale che la falda acquea poco profonda acquista nel carpine.

L'ampiezza dei fabbricati può essere rappresentata da un tipo medio avente una fronte di m. 70 ed una profondità di m. 35 ossia un'area lorda di mq. 2450; detto tipo, per essere bene spesso sursovvisto di adeguato cortile, risulta poco igienico per le considerevoli estensioni.

In tal modo la quantità degli attuali fabbricati risulta di m. 80 circa, comprendenti ciascuna 27 o 28 abitazioni oltre i magazzini.

migliorate le condizioni igieniche con l'attuazione ed in funzionamento dell'acquedotto pugliese resta

ancora da risolvere il problema delle fognature per ovviare i danni non trascurabili che derivano alle condizioni sanitarie della Città.

La fognatura attuale è costituita da pozzi neri in parte permeabili a causa di cattiva costruzione ed in parte profondati fino allo strato acquifero: di guisa che si avvera la completa filtrazione delle materie fecali liquide nel terreno sottostante alle case col conseguente inquinamento del sottosuolo.

La ubicazione di tali pozzi neri è inoltre assai male distribuita, trovandosi essi nel perimetro delle case, spesso prossimi alle cisterne, senza adatta ventilazione e chiusura ermetica, ciò che dà luogo anche all'inquinamento dell'atmosfera delle abitazioni. Il numero dei pozzi neri è grande corrispondentemente a quello delle case e quindi il sottosuolo e le acque latenti sono fortemente inquinate.

Per lo smaltimento delle acque meteoriche che si cadono sulla superficie stradale provvede un sistema di canalizzazione conducente al porto, ad altra zona di mare prossima all'abitato ed ai due predetti collettori mentre in nessuna guisa è provveduto alla rimozione dei rifiuti liquidi della economia domestica i quali, dato ancora il limitato consumo della acqua, costituiscono una massa ricca oltremodo di ma-

teria putrescibili.

Gli abitanti, quando sono alieni dal versare nei pozzi neri esistenti le acque di rifiuto, si sbarazzano di detti liquidi versandoli nei chiusini stradali dai quali discendono nelle sottostanti canalizzazioni per le acque superficiali, dando luogo a ristagni per il debole pendio di detti canali ed a conseguenti processi di putrefazione specie durante l'estate.

3a) SVILUPPO ED AMPLIAMENTO DELLA CITTA' NEL PASSATO.

Prima che la città si estendesse oltre l'ambito antico, una muraglia ed un fossato la recingevano verso terra dai lati di ponente e di mezzogiorno seguendo rispettivamente l'andamento delle attuali vie Garibaldi e Muraglia e l'accesso nella città ed effettuava attraverso detta muraglia da due porte: l'una verso Est detta Porta di Bisceglie, l'altra verso Ovest detta Porta di Barletta. Fuori della porta di Bisceglie vi era un largo oggi Piazza V.E. dove convergavano le due strade postali di Bari e di Napoli passanti rispettivamente nei Comuni limitrofi di Bisceglie e Barletta, nonché la strada proveniente dall'altro comune ~~XXX~~ vicino, cioè ^{do} Corato.

Quando - secondo l'esposizione fatta nella sessione straordinaria del Consiglio Comunale di Trani il

10-10-61 dall'Assessore del tempo sig. Leonardo Moscatelli dell'Amministrazione Giuseppe Beltrani -

"Gorse il felice pensiero di voler rompere le vecchie mura che, come un cerchio di ferro, cingevano questa città, antichissima, fu genello l'altro pensiero di far nascere in attiguità della città stessa un Borgo di elegante e gaia forma". Queste parole si riferivano al progetto del Borgo di Trani che fu compilato dall'architetto Velise Naviglion ed approvato dal già Decurionato di Trani con deliberazione del 23 Novembre 1844 e 30 aprile 1845 in uno degli articoli dello Statuto per l'implementamento del Borgo, suddetto, il tutto sovranamente sanzionato, salvo l'evisione modifiche, con Real Rescritto del 3-12-1847 del Cassato Governo Borbonico.

Quando venne compilato detto progetto della parte nuova della città non esistevano che il casamento Savoia, che ancora si osserva lungo il Corso V.E. IX fra le vie Montebello e Sasso, il Casamento Ronetti quello stesso Corso all'angolo dell'attuale ^{viale} S. Agostino, ed i casamenti Ficco e Stampacchia sul largo fuori Porta Bisceglie, ora Piazza V.E. II. -

Per bene darsi ragione della sollecita attuazione del progetto Naviglion, e del rapido estendersi delle costruzioni in seguito ai ^{caramenti} andefki preesistenti, ri-

corderemo qui, fra i diversi articoli che componevano detto Statuto del Borgo, il quarto "mercé il quale il Municipio era facultato di acquistare, in seguito a perizia, i fondi messi nel perimetro del Borgo e concederli in consunzione per edificare, per un censo determinato, affrancabile da parte del debitore". -

Questa impresa, che fu creduta, se non impossibile, certamente ardua, sorprese ogni aspettativa; in poco più di tre lustri una città nuova si aggregò all'antica e, poiché il bisogno di nuove costruzioni continuava a sentirsi così vivo tanto che, per la mancanza di aree ancora disponibili nella zona dell'antica pianta del Borgo, "nuovi edifici sorgevano già su linee continue ed aderenti al Borgo con un metodo di costruzione poco lodevole", il Consiglio Municipale di Trani, "al fine di soddisfare il bisogno anzidetto e di regolarsi nello stesso tempo gli edifici a costruirsi con un sistema del tutto artistico e corrispondente alle esigenze della civiltà" del tempo "anche sotto il rapporto igienico", con deliberazione del 13-11-63 dispose per un progetto di ampliamento del Borgo affidando agli Architetti civili sig. Agliolella Giovanni e Gaetano De Camellis "l'incarico di compilare un progetto di arte diretto a definire la zona del nuovo Borgo", progetto che fu approvato dalle competenti au-

torità, dopo alcune osservazioni mosse dal Ministero dei Lavori Pubblici circa l'applicazione della legge 25-6-1865 sulla espropriazione per pubblica utilità in luogo delle disposizioni contenute nel menzionato statuto approvato il 13-12-1847. -

Iniziato ed attuato poi il suddetto ampliamento del Borgo, il Consiglio Comunale, che mai perdeva di vista il migliore incremento ed il continuo miglioramento delle nuove costruzioni, con deliberazione 19-11-1886 dispose che fosse compilato un piano generale regolatore dandone l'incarico al sig. Ingeg. Nencini Pio e Nicola Nicoletti.

Detto piano però, pure essendo stato approvato dal Consiglio Comunale il 31-10-1888, non poté riportare le superiori approvazioni delle autorità competenti essenzialmente perchè prevedeva importanti sistemazioni anche nell'interno del vecchio abitato con conseguenti costi, spese di espropriazione. -

Fu in tale occasione che le prefate autorità consigliarono di limitare il progetto al solo ampliamento della città e norma dell'art. 93 della legge 25-6-65 e di abbandonare perciò la compilazione del disposto piano regolatore edilizio ai sensi dell'art. 86 della detta legge.

Tale consiglio però non venne subito seguito e si

12 -

to nel 1903, con deliberazione 14-12, venne approvato di provvedere, per mezzo dell'ufficio tecnico municipale, alla compilazione del solo piano di ampliamento, attecchendolo dal suddetto primitivo progetto generale del piano regolatore; ma poiché anche a detto progetto toccò la stessa sorte, per nuove osservazioni mosse dal genio civile, nella seduta del 13 gennaio 1906 il Consesso municipale deliberò di "arrestare ogni ulteriore procedimento della pratica riservando al Consiglio di provvedere caso per caso alle esigenze edilizie ed igieniche che potessero rilevarsi nell'andamento del piano di ampliamento."

Così rimasero le cose per vari anni *ancora* finchè nel 1919, ritenuto indispensabile ed indilazionabile il piano di ampliamento, che in una città così viva e civile come questa, non può, non deve mancare, per disciplinare lo sviluppo edilizio al fine di provvedere alla salubrità dell'abitato ed alla più sicura, comoda e decorosa sua disposizione come vuole l'art. 93 della legge 25 Giugno 1865 N. 2359, con deliberazione N. 227 del 26-9 venne disposta la compilazione del piano di ampliamento che abbiamo l'onore di presentare.

Tutto ciò esposto in ordine all'attività ed alle cure messe dall'amministrazione succedutesi -

nel governo della città per lo sviluppo ed il miglioramento edilizio della città stessa, vediamo ora come pensarvi e progredirne le costruzioni.

Già prima che si abbattessero le antiche mura, come si è già detto, si ebbero case suburbane sulle tre strade provenienti da Barletta, Bisceglie e Corato, le quali perciò vennero a formare le linee fondamentali e schematiche dei nuovi attuali rioni. Abbattute in seguito le mura e colmate il fosso verso l'attuale Corato V.M., quasi in direzione della postale di Napoli (strada di Barletta), che per un pezzo formò, senza alcun pensiero di coordinazione, la base del Borgo. Venne dopo la costruzione della ferrovia ed allora fu convenientemente scelta l'ubicazione della stazione e venne tracciato il rettilineo che partendo da esso porta all'ingresso principale del Giardino Pubblico (Villa Comunale) in modo da tagliare quasi normalmente il corso suddetto: questo allora e la nuova via della stazione (Via Cavour) vennero a formare l'inizio di un sistema ortogonale che determinò le direzioni delle vie trasversali secondarie.

Le vie parallele al Corso però, prolungate ad Est della via della stazione venivano a tagliare la strada di Corato sotto un angolo molto acuto; ad evitare ciò poteva allora riuscire conveniente non dare a det-

ta ultima strada molta importanza e sviluppo per poterla sopprimere quando ciò fosse stato riconosciuto necessario.

Nella sistemazione invece del Largo di Bisceglie (piazza V.M.) e del rione orientale tra la strada di Bisceglie e il mare, non solo non venne soppressa la strada di Corato, ma venne proposto ed eseguito un raccordo di detta strada col Corso e poscia si progettò che ad eseguirlo gli inizi delle traverse normali alla strada di Bisceglie, i cui prolungamenti verso sud andranno ad incontrare la stessa strada di strada di Corato anche sotto angolo molto acuto.

Analogamente non si pensò, a suo tempo, a sopprimere o deviare la strada proveniente da Andria, talché le parallele al Corso prolungate verso Ovest andranno anche a tagliarla sotto angolo acuto di certa ampiezza.

Il risultato in definitiva perciò nella parte nuova della città, una manifestazione ortogonale interrotta da alcune arterie importanti disposte radialmente: disposizione questa che, pur offrendo qualche difficoltà nello sviluppo dell'ulteriore ampliamento della città, risponde ad esigenze e pregi della vita e della tecnica dei nostri giorni; talché ciò che un tempo non si poteva costituire un grande vantaggio oggi riesce riparatibile se non di certa utilità.

C A P I T O L O I I

PIANO REGOLATORE DI AMPLIAMENTO

CRITERI DIRETTIVI DEL PROGETTO

L'incremento delle costruzioni edilizie nell'ultimo ventennio e la tendenza ad ubicare gli impianti industriali in contiguità dell'abitato attuale ha complicato lo sviluppo del piano regolatore di ampliamento a noi affidato. Piano che si connette ad un problema igienico, tecnico, edilizio e finanziario. Detto piano, nei limiti che si prevedono raggiungibili per 25 anni, è in relazione all'incremento della popolazione, allo sviluppo industriale e commerciale nonché a tutti quei fattori (mare, salubrità, ecc.) che attirano durante la stagione estiva altra popolazione periodica pari ad una stagione climatica. Tale popolazione periodica che negli ultimi anni ha comportato il 25 % della popolazione permanente fa sì che durante la stagione estiva mantenga a Trani sufficienti alloggi senza dire poi che, ove si potessero offrire alloggi comodi rispondenti a tutti i bisogni della vita attuale, ben altri villeggianti accorrerebbero a Trani. Ecco perché è necessario prevedere un sufficiente ampliamento della città, ampliamento che non potrà non svilupparsi ad est dell'attuale

abitato, data la tendenza manifesta in questi ultimi anni a sfruttare le favorevoli condizioni geologiche ed igieniche di quella zona.

Nello studio dell'ampliamento sopra seguito tale tendenza anche perché così si viene a dare consistenza alla auspicata valorizzazione della spiaggia fra la villa e Colonna; il piano perciò si è adattato, nei limiti del possibile, alle suddette peculiari condizioni della località, cercando di ottenere che il sistema delle vie di comunicazione facilitasse non solo l'entrata e l'uscita degli abitanti dalla città, ma benanco l'accesso al mare, che permettesse una circolazione facile e senza pericolo, ed è che infine contenesse giardini e spazi liberi convenientemente distribuiti.

È stato perciò d'imprescindibile necessità studiare e progettare la sistemazione planimetrica ed altimetrica della zona di ampliamento ~~mentre~~ cominciando col compilare una esatta planimetria della città attuale ed adiacenze ed una accurata livellazione generale con molteplici empedura: ciò non solo per l'utilità vera e propria del progetto, ma soprattutto perché tali particolarità potessero trascu- di grande vantaggio all'atto dell'esecuzione dei lavori, e perché giovassero a dare alle superiori auto-

rità piena nozione delle condizioni topografiche per giudicare in merito con piena scienza.

In ciò del resto ci siamo uniformati alle prescrizioni contenute nella Istruzione Ministeriale 20 Giugno 1896 N. 20900, che all'art. 26 così dispone: "Il Piano regolatore di ampliamento dovrà avere segnate le quote altimetriche delle strade e delle superfici fabbricabili, l'indicazione della natura geologica e stratigrafica del sottosuolo, e l'altezza massima a cui può arrivare la falda acque sotterranea dove questa non si riscontri ordinariamente a profondità maggiore di m. 6, in terreni adatti a sostenere le fondazioni".

Preparate in tal modo il materiale tecnico venne delimitato l'attuale nuovo piano generale sul quale già provocammo il preventivo benestare dell'On. Giunta Municipale di Prati, come da deliberato 14 Aprile 1921 n. 145.

Nell'interesse del Comune abbiamo cercato di coordinare le direttive suesposte ai criteri moderni adottate nella compilazione di piani regolatori di ampliamento ~~razionalizzati~~ d'importanti centri, non perdendo di vista le peculiari condizioni della città e la necessità di ubicare le nuove strade in modo da evitare ingenti spese di espropriazioni per demo-

73

lizioni di fabbricati in genere e particolarmente

di villini, dei quali è parzialmente ricco il territorio immediatamente prossimo alla città attuale. Compito come si vede non sovrano di difficoltà che non dimentichiamo di avere assolto nel miglior modo possibile, in quanto che abbiamo pure cercato di rispettare le vie preesistenti con debiti riguardi a canoni igienici, sia per una la disposizione generale delle strade (orientazione, ampiezza e conformazione), sia per l'assetto edilizio della superficie stradale, sia infine per il sollecito innalzamento delle acque fognarie, ed il tutto rispettando le prescrizioni dei locali regolamenti d'igiene ed edilizio.

Qualche via di minima importanza, che già trovavasi fiancheggiata da fabbricati messi ad insufficiente larghezza si è mantenuta invariata solo dove l'esiguità e l'economia lo hanno imposto. Per limitare anzi tali casi alle volte si è chiusa la zona fabbricata con strade ubicate in modo da troncere il viziato impianto, il quale, senza tale minimo, si manteneva ancora. Tutto ciò premesso il progetto era brevettato le varie parti del progetto ad i criteri generali che lo hanno informato sulla scorta delle previsioni future esigenze nei riguardi dello sviluppo della città come sede balneare e secondo i desidera-

ta della cittadinanza e delle diverse amministrazioni
 succedentesi nel governo della cosa pubblica.

*Il progetto è redatto dal piano delle proprietà soggette ad esproprio (art. 17)
 con relativo elenco dei dati catastali delle proprietà interessate all'opera e comprende:*

I- Piano regolatore di ampliamento nell'interno della
 estramurale.

II- Ampliamento esterno e rete stradale.

III- Distribuzione dei mercati, delle piazze e dei giar-
 dini."

IV- Ubicazione degli uffici pubblici.

V- Ubicazione della zona industriale.

VI- Sistemazioni diverse ed allacciamento tranviari.

VII- Egnatura.

VIII- Indicazioni per la esecuzione del piano di am-
 pliamento.

I

PIANO REGOLATORE DI AMPLIAMENTO NELL'INTERNO DELLO

ESTRAMURALE

Le zone comprese tra il perimetro esterno dei fab-
 bricati attuali e l'estramurale misurano la superfi-
 cie complessiva di circa ettari 16 così distinte:
 Aree fabbricabili circa ettari 9 1/2, strade circa et-
 tari 5 1/2; piazze ettari 0,60. In esse per la rete
 stradale obbligatoria seguito il sistema a reticolato ret-
 tilineo conforme alla planimetria della parte nuova

della città perchè la più semplice e la più conve-
 niente anche per non urtare in gravi difficoltà di
 indole finanziarie per molte costruzioni già esegui-
 te.

Le costruzioni che sono state così delimitate ven-
 gono a completare la scacchiera degli attuali nuovi
 rioni delimitati dal corso V.M., Via Cavour e Corso
 Matteo Renato Imbriani.

Una parte delle suddette zone, e precisamente quel-
 la in presiegno della zona periferica occidentale
 dell'attuale abitato, della superficie complessiva
 di circa ettari 7 potrebbe destinarsi convenientemente
 alla costruzione di case di abitazione per le classi
 popolari, poichè già in detta zona esistono costruzioni
 di quel genere. Le case, per ragioni d'economia ed igie-
 ne, si sono disposte, anche in detta zona, su aree ret-
 tangolari fiancheggiata da strade in prolungamento
 di quelle esistenti; tale disposizione pare è del tut-
 to indicativa, potendosi all'atto pratico, stabilire
 di disporre le case una di che trattasi a due a due
 (tipo abbinato a schiena) con giardini fiancheggiati
 le strade. Tale zona, se prescelta allo scopo, ha il
 vantaggio di offrire al facile impiego di capitali,
 sia degli istituti di credito, sia delle molteplici
 iniziative private, la qual cosa importa l'altra uti-

lità di non imporre al Comune soverchi oneri.

Inoltre in essa vi sono aree sufficienti da potersi destinare ad edifici atti a soddisfare tutti i bisogni non solo materiali ma anche intellettuali e morali della numerosa popolazione che via via potrà andarsene stabilendo. Per quanto si riferisce alla parte vecchia della città molti rilievi si imporrebbero ove si volesse rimediare alla viziosa disposizione di alcuni edifici per provvedere alla salubrità ed a necessarie comunicazioni.

Non essendo però questo compito nostro ci limitiamo qui ad esporre alcune ~~scarse~~ indicazioni che corrispondono a vecchi desiderata ripetutamente accorgesi da diverse amministrazioni del paese e che, a parere nostro, non possono formare oggetto che di provvedimenti speciali e separati da attuarsi gradatamente.

Tali voti sono:

- 1°) Risanamento del rione La Conca
- 2°) Prolungamento del Corso Regina Elena mediante l'abbattimento ^{di} un corpo di fabbrica in modo da far sboccare ^{caro} detto ~~caro~~ corso, fra i più ampi della città, in piazza Mazzini.
- 3°) Apertura di una traversa fra le vie S. Giorgio e Cavour.
- 4°) Abbattimento del Corpo di fabbrica che nasconde

la facciata artistica della chiesa di San

Francesco.

5°) Sbocco delle vie Umberto e Amedeo sulla via Cora-

to.

6°) Apertura di via Mausoleo mettendo in comunicazione i due tratti di detta strada intersecati dalla casa Bucci e Marsella.

II

AMPLIAMENTO ESTERNO E RETE STRADALE

A) A M P L I A M E N T O - La planimetria allegata (tavola nel) indica chiaramente la delimitazione delle zone di ampliamento verso l'esterno ed il tracciato delle reti stradali che le intersecano, con le relative quote altimetriche di sistemazione.

Il concetto fondamentale tenuto per la disposizione risultante dalla planimetria suddetta è stato quello di preparare un tutto organico nei rapporti della viabilità, degli accessi alla città, dell'igiene, delle industrie e della edilizia, su cui l'espansione della città possa svolgersi gradatamente con l'utilizzare, assessoria e mettere in maggior valore la naturale ricchezza locale.

E tale disposizione, come si è già detto, è stata adottata in modo da eccitare importanti demolizioni

di villini, che in grande numero sono sparsi nella parte suburbana della città, ed è stata altresì subordinata alla necessità di destinare a ciascuna specie di costruzione le zone più propriamente adatte.

Tali zone sono cinque:

- a) La prima, compresa principalmente fra la via provinciale Trani-Bisceglie e la via litoranea per Colonna, distinta sul piano con tinta verde chiaro, è stata destinata alla costruzione di villini, costituiti da un pianterreno e da un piano superiore, villini a distanza minima di m. 6 l'uno dall'altro come risulterà da apposito regolamento edilizio con sistemazione a giardino del terreno interposto; ^{tale} zona ha una superficie di ettari 23,20 circa, di cui circa 4 1/2 occorrono per strade.
- b) La seconda, comprendente una doppia fila di isolati a sud-ovest della provinciale Trani-Bisceglie, distinta sul piano con tinta chiara, è stata destinata alla costruzione di palazzine a due piani superiori oltre il pianterreno, messe a distanza minima l'una dall'altra di m. 8 come pure risulterà da apposito regolamento edilizio, con sistemazione a giardino del terreno interposto; detta zona ha una superficie di ettari 3 1/2 circa di cui circa 1 occupata da strade.
- c) La terza, costituita dalle aree ricadenti nel resto

della parte orientale, compresa nell'ampliamento, nonché nella parte occidentale esterna all'attuale abitato, e distinta sulla planimetria con tinta molto scura, è stata destinata per costruzioni continue munite di adeguati cortili interni o di spazi liberi ove importanti costruzioni si permetteranno distaccate dalle altre, ma a queste armonizzate, senza danno della estetica; tale zona ^{occupate} comprende ettari 22 1/2 circa di cui circa 8 da strade e 2,3 da piazze.

d) La quarta zona di cui specificatamente diremo al capo V è quella adatta a sede d'impianti industriali, zona che è distinta con tinta lilla e che ricade a monte della Ferrovia Foggia-Bari ad occidente dello abitato.

e) La quinta, tingeggiata in verde cupo nel piano, è destinata a giardini e ville, e comprende limitate estensioni di terreno per futuri giardini pubblici attigue alla villa comunale, lungo la via litoranea per Colonna, al termine del Corso Vittorio Emanuele II e presso il sottovia alla ferrovia e comprende, ancora terreni già sistemati e da sistemarsi a villa.

Nello specchio che segue si sono riportate le dette zone di ampliamento interno ed esterno, con la indicazione delle aree destinate a fabbriche, strade, piazze e giardini ricadenti in ciascuna zona.

PROSPETTO comparativo delle zone comprese tra
i perimetri di ampliamento del piano regolatore.

N° d'ordine	Zone di ampliamento	Area edificabile Ett. "	Lunghezza e area delle strade di nuova costruzione Km.	Ett. "	Area occupata da piazze e giardini Ett. "	Totali Ett. "
INTERNO						
1	Tra il perimetro degli ultimi fabbricati e l'attuale estramurale	9,56,90	5,538	5,50,70	0,60,00	15,67,60
ESTERNO						
2	Zona a villini (tutto verde chiaro) da coprirsi per 1/3 ed a sistemarsi per resto a giardini	5,97,74	4,858	4,43,96	12,78,04	23,19,74
3	Zona a palazzine (tutto cammino) da coprirsi per 1/3 ed a sistemarsi per resto a giardini	1,50,79	0,870	0,96,32	3,01,59	5,48,70
4	Zona a costruzioni continue (tutto matrone)	12,28,60	6,644	7,88,52	2,36,52	22,53,64
5	Zona industriale (tutta villa)	16,33,00	0,910	1,20,00	- - -	17,53,00
Summano						
		45,67,03	18,820	19,99,50	18,76,15	84,42,68
A dedurre:						
6	Aree occupate dalle esistenti costruzioni esterne all'attuale abitato e dagli annessi giardini	0,92,54	- - -	5,06,50	3,70,15	9,69,19
Restano						
		44,74,49	18,820	14,93,00	15,06,00	74,73,79

B) RETE STRADALE - La dichiarazione di pubblica utilità che per legge si accorda al progetto dei piani regolatori di ampliamento dei centri abitati rendendo facili gli atti di espropriazione, ha per oggetto fondamentale lo svolgimento esatto delle opere previste in perfetta coordinazione fra quelle eseguite dalle amministrazioni pubbliche e quelle di iniziativa privata in modo da riuscire, anche in un lungo periodo di anni, un tutto armonico, cioè un complesso edilizio, igienico, bello e comodo, rispondente alle esigenze della vita cittadina, delle industrie e dei commerci. Senza dubbio l'elemento più importante intorno al quale deve orientarsi con sicurezza questa attività pubblica e privata è una razionale ed organica costruzione di arterie stradali, collegata ad ampie piazze e pubblici giardini.

La delimitazione di questa vasta rete di circolazione di vita e di abbellimento è quindi sempre non molto facile sia per il complesso d'interessi pubblici e privati che vi si collegano, sia per le contingenze del suolo, sia infine per le imprevedibili future necessità.

Per il piano di ampliamento esterno lo studio della delimitazione, oltre le difficoltà accennate, ha dovuto superare altre non lievi inerenti alle costru-

zioni esistenti nei nuovi rioni progettati, costruzioni che nella zona orientale occupano una superficie coperta complessiva di mq. 7874 ed in quella occidentale di mq. 1380; si è pertanto dovuto mantenere in modesti confini la ricerca di allineamenti grandiosi e di effetto estetico per non urtare in gravi difficoltà di esecuzione e per evitare espropriazioni di certa entità.

Il criterio principale che sugli altri ha predominato nel progettare la nuova rete stradale è stato quello di creare facili e comodi accessi alla spiaggia di Colonna, località quest'ultima che per trovarsi in un'incantevole posizione sul mare e per essere in sito salubre è stata anche in passato la meta di quotidiane passeggiate lungo la spiaggia stessa.

per le suindicate ragioni in questi ultimi tempi si va formando, durante la stagione estiva, una vera colonia balneare sugli arenili che costituiscono la spiaggia della località e si nota anche la tendenza di una attività edilizia di privati per farne un amenissimo soggiorno di villeggiatura.

Pertanto abbiamo esteso il Piano di ampliamento a detta località prevedendo anche ivi lo sviluppo delle costruzioni e una razionale rete di strade che adattandosi e sfruttando le preziose condizioni di

enole della località conferiscano all'insieme delle costruzioni estetiche ed igiene.

Abbiamo anche fissato, una zona per stazione climatica e balneare sulla spiaggia sabbiosa ed a dolce declivio ad oriente del vecchio monastero di Colonna, stazione che potrebbe sorgere, a somiglianza di altre rinomate, allargando convenientemente la spiaggia lungo le proprietà limitrofe per una larghezza di almeno metri 3.

Stabilito quanto innanzi, abbiamo progettato la nuova rete stradale in modo da non alterare le naturali vie di penetrazione dalle città limitrofe e vicine, e specialmente da quelle interne, le quali, per naturale tendenza, hanno sempre avuto il loro sbocco a Trani.

Tali vie di penetrazione da Bisceglie, da Corato, da Andria e da Barietta vengono a costituire un sistema radiale che abbiamo cercato di completare con altre strade in senso radiale stesso ed in senso trasversale per le più facili comunicazioni fra le nuove aree fabbricative; in tal guisa sono utilizzati come tratti interni le esistenti strade provinciali, e principalmente la Trani-Bisceglie nel tratto fino a Colonna, nonché alcune strade comunali e vicinali, con opportune modifiche, e senza perturbare gravemente le proprietà private.

Come si rileva dal Piano le principali arterie di collegamento trasversale, che segnano anche i limiti dell'ampliamento studiato, sono i tre tratti della nuova circunvallazione stabilita con andamento poligonale: il primo tratto, compreso fra il distacco dalla provinciale Trani-Corato e l'attraversamento con la ferrovia Bari Foggia, è lungo m. 380,00, i due tratti successivi, e cioè quello radiale e quello normale alla provinciale Trani-Bisceglie, misurano rispettivamente m. 480,00 e m. 370,00.

Oltre alla suddetta circunvallazione abbiamo stabilito un altro importante collegamento trasversale della lunghezza di m. 600,00, costituito da una larga via normale alla via provinciale di Bisceglie e collegante il mare con il suddetto attraversamento ferroviario per il più rapido accesso.

Altre arterie di notevole importanza sono tracciate e completamento della ideata disposizione fra le suddette grandi arterie e l'attuale circunvallazione (Corso Matteo Renato Imbriani) in modo di avere un tutto organico anche con la disposizione adottata per la parte già costituita della nuova città.

Lo sviluppo complessivo delle strade di nuova costruzione comprese nella progettata rete è di Km. 18,820 con una superficie di ettari 19,9950; in detto Compun-

rito non sono però comprese quelle del lungo mare.

La larghezza delle nuove strade varia da m. 12 a m. 8 secondo la diversa importanza e le diverse lunghezze, eccetto soltanto le grandi arterie suindicate per le quali invece abbiamo stabilito una larghezza di m. 16:-

Non abbiamo creduto nell'assegnare tali larghezze di attenersi scrupolosamente alle norme, ed alle regole spesso discutibili che si hanno in materia, in quanto che la larghezza di una strada se è problema igienico ed estetico è pure problema ~~tecnico~~, essenzialmente finanziario.

Seguendo gli igienisti teorici, i quali richiedono che il soleggiamento di una strada pervenga fino all'estremità stradale, anche nei giorni più corti dell'inverno, per durare un certo periodo che il Vget fissi a 4 ore, avremmo avuto larghezze stradali eccessive e poco pratiche, tanto più poi se si consideri che, anche nelle nostre regioni temperate, tanto il 21 dicembre quanto in molti altri giorni che precedono e seguono tale data un tale periodo di soleggiamento è proprio impossibile perchè, spesso per molti giorni, si resta privati della vista dell'astro vivificante.

In generale si raccomanda nei nuovi piani regolatori di tenere per le vie meridiane;

$$L = H$$

e per le vie equatoriali:

$$L = 1 \frac{1}{2} H$$

dove L. e H sono rispettivamente la larghezza della strada e l'altezza massima dei fabbricati latitanti.

Nel nostro caso essendo $H = 15$ si dovrebbe avere, per

1 due casi suddetti, rispettivamente:

$$L = 15$$

$$L = 22 \frac{1}{2}$$

Queste le principali norme date dagli igienisti per fissare la larghezza minima delle strade, indipendentemente dal punto di vista della viabilità, secondo cui la larghezza minima della strada può tenerla di m. 6 così distribuita: m. 4,50 per la carreggiata al fine di permettere che due veicoli possano passare l'uno a fianco dell'altro e m. 0,75 per ciascun marciapiede.

Tale larghezza minima viene però sconsigliata essendo necessaria, nella maggior parte dei casi, di permettere che in ogni marciapiede possano incontrarsi e passare contemporaneamente due persone; allora portando a m. 1,50 ognuno dei due marciapiedi la larghezza della strada risulterebbe di m. 7,50.

La Direzione della Sanità del Regno nell'art. 31 della circolare 20 Giugno 1896 stabilisce che per la

larghezza delle strade urbane nelle città aventi una popolazione compresa fra 15.000 e 50.000 abitanti devono adottarsi le seguenti misure minime:

m. 10 per strade di 1° ordine

m. 14 " " " 2° "

m. 18 " " " 3° " le arterie principali.

Coordinando tali norme con le disposizioni contenute nel regolamento Edilizio della città di Trani (art.

15) abbiamo potuto fissare le su indicate larghezze

da m. 8 a m. 12 ritenendo, in ogni caso, che la larghezza della strada debba essere in relazione all'altezza

dei fabbricati latitanti e debba perciò ottenersi dalla relazione:

$$H = 1 \frac{1}{2} L$$

con la progettata rete stradale sembra risulti il complessivo problema della viabilità della città in relazione al progressivo imprevedibile incremento, anche per quanto si riferisce allo sviluppo della stazione balnearia. Detta rete infatti risponde alle finalità essenziali proposte, quali: la facile e rapida circolazione ordinaria e tranviaria fra l'attuale abitato ed il nuovo rione da sorgere sul mare, necessaria allo sviluppo della vita cittadina ed alla maggiore valorizzazione della spiaggia; la estensione delle opere di fognatura studiate anche col presente proget-

to, e quel certo effetto di estetica ed edilizia con piazze, giardini, passeggiate ecc. Da più il progetto offre la possibilità di istituire la zona industriale in modo da non danneggiare minimamente le condizioni igieniche della città, cosa questa importantissima data la manifesta tendenza del nostro popolo a riprendere e ribattere le vie delle industrie e dei commerci che tanto lustro e decoro apportarono in altri tempi alla città nostra. Ed offre infine il modo di provvedere alla costruzione di case economico-popolari nella zona occidentale di ampliamento con grande vantaggio delle classi lavoratrici e dei non pochi piccoli proprietari terrieri che tanta parte hanno nella economia e nella ricchezza cittadina.

A tale riguardo anzi dobbiamo qui aggiungere che nel piano di ampliamento non abbiamo indicato una ubicazione piuttosto che un'altra per tali costruzioni economico-popolari, allo scopo principale di non creare ostacoli e limitazioni di sorta alle eventuali iniziative sia di privati che di enti per il facile impiego di capitali.

III

MERCATO - PIAZZE - GIARDINI

M E R C A T O - Con il proposto ampliamento ritenuto

che lo sviluppo della città debba svolgersi essenzialmente nella parte orientale, abbiamo ritenuto opportuno ubicare nel sito adatto una piazza per mercato. Detta piazza, come risulta dalla pianta, è stata prevista nella parte centrale della zona orientale di ampliamento in prossimità della grande arteria che dal sottopassaggio della ferrovia mena direttamente al mare, in modo da darvi facile accesso anche dalle vie di penetrazione dalle città vicine.

P I A Z Z E e G I A R D I N I - Le assegnazioni delle aree occorrenti e la ripartizione di questi fattori di bellezza, igiene e godimento offrono generale tema al tecnico-artista per lo studio degli ampliamenti edilizi, ed all'architetto come al giardiniere offrono un vasto campo per svolgere le loro attività.

Le ingenti spese però che richiedono la costruzione e la manutenzione di tali opere, le sfavorevoli condizioni del suolo ed altre circostanze pecuniarie obbligano a limitarne il numero e la grandiosità. Per tale ragione e per la circostanza che ormai è già fra le città più ricche di giardini non abbiamo ritenuto opportuno adottare nell'ampliamento che si propone criteri sproporzionati e grandiosi: ciò non pertanto, come risulta dal piano, abbiamo introdotte e disseminate con equa proporzione piazze-giardini.

tenza, non ancora l'opinione pubblica, sempre schiava di preconcetti, si è pronunciata definitivamente, nè analogo decisione hanno manifestata i consensi professionali interessati nella risoluzione della cosa.

Non abbiamo creduto perciò assegnare nel piano la ubicazione definitiva del suddetto palazzo di giustizia, tanto più perchè, oltre ai progetti già esistenti al riguardo, altra soluzione viene attualmente autorevolmente suggerita per la costruzione di tale edificio in sito più centrale, e atto a conferire grande importanza, estetica e decoro ad una delle maggiori piazze cittadine che verrebbe così magnificamente sistemata.

Alle stato attuale delle cose perciò abbiamo ritenuto opportuno di lasciare piena libertà all'Autorità *pubblica* al pubblico bene, perchè, vogliando all'interesse ai cittadini ed ispirandosi a criteri di complete ed organica sistemazione della città, provveda a risanmare compiutamente e definitivamente la cosa, e a deliberare in proposito secondo le esigenze e le necessità del caso.

Q S P E D A L E - Essendo vivamente sentita la necessità di un ospedale che possa rispondere a tutte le esigenze della vita moderna ed ai maggiori bisogni dell'abitato nell'ampliamento studiato e ubicato in sito conveniente una sufficiente area atta

larghi, viali, alberati, e piccole sistemazioni ed annessi, specialmente lungo la litoranea per Colonna, che pur concorrono alla circolazione all'igiene ed alla salubrità.

L'area complessiva assegnata a tal fine nelle varie zone di ampliamento si è riportata nel precedente specchio; in esso però non sono comprese le aree sistemate ad annessi ed a prato lungo la litoranea per Colonna, nonché le aree da emettere al giardino pubblico e da sistemarsi egualmente a parco.

IV

EDIFICI PUBBLICI

P A L A Z Z O d i G I U S T I Z I A - L'aspirazione se non il diritto di vedere sorgere in Trani un palazzo moderno e comodo che possa ospitare con decoro i nostri uffici giudiziari - i maggiori di tutta la regione pugliese e che ci vengono disputati da altre città della regione, ha appassionata cittadini ed amministrazioni ed è sempre problema di vitale importanza da meritare una adeguata e buona soluzione in un tempo più o meno prossimo. Di detto edificio si sono redatti progetti e si è discusso lungamente e variamente circa la più conveniente ubicazione; ma, come accade in tutti i problemi di grande impor-

alla costruzione di un grande fabbricato isolato per ospedale.

L'area prescelta oltre a ricadere in località esubante è ubicata all'estremo della zona orientale di ampliamento, con un fronte sulla strada di circosvallazione ed è in vicinanza, della parte opposta, di una vasta piazza; detta zona perciò si trova nelle migliori condizioni nei riguardi della igiene e della viabilità.

EDIFICIO SCOLASTICO - Dato lo incremento della istruzione primaria e della istruzione media e la insufficienza dell'attuale unico edificio scolastico di recente costruzione, della zona destinata a costruzioni continue abbiamo delimitata quindici isolati, sui quali, eventualmente, possono sorgere nuovi edifici scolastici. Tra le aree adatte alle scoppe, risaltanti, dall'allegato piano, quelle lungo il Corso Mattei Renato Imbriani, si trovano in buone condizioni: oltre ad essere ubicate in sito conveniente dette aree risultano di facile accesso ed in posizione pressoché centrale rispetto all'estremo Est dell'attuale abitato dalle nuove costruzioni che potranno subito sorgere nella località.

Detti isolati ove non dovessero essere non potrebbero destinarsi per costruzione di edifici scolastici

riescono adatte anche per costruzioni di alti edifici pubblici di cui Trani non riuscirà mai ad averne abbastanza, data la sua importanza come sede di numerosi Uffici Governativi.

7°

ZONA INDUSTRIALE

La Città di Trani, attualmente povera di industrie va riprendendo per private iniziative quel posto che ha tenuto nel campo industriale e commerciale nei tempi antichi e specialmente nel medioevo. Per le suddette ragioni, anzi, si va determinando nella popolazione e nelle Associazioni commerciali cittadine una vasta e concorde anione, tendente ad ottenere una sistemazione ed ampliamento del porto, il quale, riprendendo e sviluppando il traffico anche limitato, mente al piccolo cabotaggio potrebbe servire e riallacciare coll'Oriente, e specialmente con la sponda prospiciente alla nostra nel mare Adriatico, quella larga rete di scambi e di traffico che tanta importanza e ricchezza conferirono a Trani nei tempi della Repubblica Veneta.

La plaga più adatta per il progressivo sviluppo delle industrie è quella segnata in tinta lilla nell'allegato piano, in quanto ivi le industrie possono

facilmente e liberamente svilupparsi senza intralciare, in alcun modo l'abitato e senza essere da questi intralciato.

La superficie compresa in detto perimetro misura complessivamente ettari 17,53, è ubicata sottovento rispetto all'azione delle scirocco, in modo da evitare qualsiasi molestia o documento all'abitato; è limitata da ampie strade per la più facile circolazione, di cui una a monte di quella città, progettata nel piano di ampliamento.

Caratteristica di tale zona è quella di essere ubicata in modo da poter ottenere facili allacciamenti e raccordi sia con la stazione delle ferrovie dello Stato, sia con la progettata rete tranviaria; detta zona inoltre può facilmente essere messa in comunicazione con le banchine del porto a mezzo di una nuova arteria stradale o tranviaria ed è perciò in condizioni tali da poter assicurare l'economica introduzione delle materie prime agli stabilimenti industriali e la esportazione dei prodotti.

Le aree disponibili comprese in tale zona si prestano all'impianto di vasti edifici, quanto di piccole industrie di cui è da augurarsi un rapido e rigoglioso sviluppo non appena si potrà ottenere a buon patto la forza motrice dalla Società Generale Pugliese di

20

Elettricità, la quale si propone di distribuire nelle tre Puglie, con linee ad alta tensione, buona parte dell'energia ricavabile dai costruendi impianti idroelettrici dei laghi Silani.

VI.

SISTEMAZIONI DIVERSE ED ALLACCIAMENTI TRANVIARI -

1) STRADA LITORANEA DI COLONNA - La strada litoranea di Colonna, sistemata nel 1920, con allargamento della sede e rettifiche di livellette con l'attuazione del piano di ampliamento verrà a costituire lo sbocco naturale della nuova rete stradale in cui affacciano le aree destinate alla costruzione di villini, anzi qualcuna di esse strade, e fra questa l'arteria principale proveniente dal sottopassaggio ferroviario e costituente la naturale prosecuzione della progettata deviazione, della provincia. Le Frani-Corato nel tratto prossimo alla nostra città, termina sulla litoranea in oggetto con uno spiazzo o veranda prospiciente al mare.

Il naturale perciò che nel piano di ampliamento non potesse omettersi di prevedere la definitiva sistemazione della predetta litoranea con la costruzione di cordoni ai marciapiedi, con piantagione di adatti alberi e formazione di zone a parchi in tutti

estremo Nord di Via Elena Comano.

Altro vantaggio notevole che deriva da tale sistemazione è quella di poter aggregare al giardino pubblico le aree che valgono a guadagnarsi nel mare a Nord di detto prolungamento della litoranea, aree che potranno convenientemente sistemarsi a parco aggiungendo ancora ornamento e gaiezza al nostro bel giardino pubblico e continuando le caratteristiche della via litoranea, lungo la quale, come si è già detto, abbiamo previsto di sistemare egualmente a parco le aree esuberanti rispetto alla sezione normale.

2°) RIONE PER VILLEGGIATURA E STAZIONE BALNEARE -

Nel piano che presentiamo la zona destinata alla costruzione di villini, anzicchè limitarsi fino al tratto normale alla provinciale Trani-Bisceglie della nuova Circosvallezioni, è estesa invece fino a Coronna ed oltre, limitatamente alle aree comprese tra il mare e la provinciale suddetta, in modo da costituire una borgata giardino atta, per la sua speciale ubicazione ad essere utilizzata per soggiorno di balneanti e per la villeggiatura.

Azi per meglio valorizzare la spiaggia, anche oltre il limite del piano, poichè è da prevedersi che con l'affluenza sempre crescente dei villeggianti

quei tratti in cui la litoranea stessa lascia aree libere oltre la sagoma stradale.

Per un completo e più organico sviluppo abbiamo previsto anzi di prolungare la stessa litoranea, nella parte prossima della città, in modo da sboccare in piazza Plebisolite in corrispondenza del confine tra le aree ammesse al fabbricato dell'azienda elettrica Municipale e la casa penale per le donne: e ciò seguendo sempre il mare in modo da costituire un vero e proprio lungo mare dal giardino pubblico a Colonia.

Con tale progettato prolungamento siamo riusciti a dare una certa sistemazione ed adeguato sbocco all'esteso rione "Galnitro" in modo da rendere anche in detto rione agevole e conveniente la costruzione di isolati su alcune aree prossime al mare attualmente poco valorizzate, nonché a prolungare alcune vie dello stesso rione attualmente senza sbocco. Con la esecuzione di adatte opere abbiamo previsto inoltre di ricavare un certo spazio lungo il mare in corrispondenza della zona più bassa soggetta al ristagno delle acque di rifiuto provenienti dal vecchio Canalone, ciò che ha reso possibile, allontanandosi dal mare, prolungare la litoranea fino a sboccare in Piazza Plebisolite, dopo aver creato anche un nuovo accesso nel boschetto della villa Comunale, in corrispondenza dello

durante la stagione estiva, la stazione balneare avrà certamente ampliato il suo numero necessario, in un tempo non lontano, di provvedere, con opportune opere, a riunire in una sola le due invasiature degli attuali arenili ora separati da un promontorio addentrantesi nel mare, abbiamo ritenuto opportuno ed indispensabile comprendere nel piano un allargamento minimo di m. 3 delle zone di terreno ricorrente i suddetti arenili lungo i confini delle proprietà private, in modo da rendere dette zone praticabili e di facile accesso.

Esorbitando però tale allargamento dai limiti di un piano regolatore di ampliamento, di esso abbiamo indicato soltanto l'inizio, e qui ne facciamo cenno senza addentrare a più ampi dettagli anche nel riguardo della spesa, e ciò nella considerazione pure che l'allargamento suddetto possa formare oggetto di accordi fra l'Amministrazione Comunale e i proprietari fondiari interessati, i quali non possono non desiderare che le rispettive proprietà vengano così ragionevolmente valorizzate.

Stimando l'allargamento necessario fare un più comodo accesso agli attuali arenili anche per potervi impiantare una linea ferroviaria, in corrispondenza del confine fra le proprietà le Com. in ed. Antonacci abbiamo progettato l'apertura di un tratto di strada larga m. 40,

che dalla provinciale conduce alla spiaggia, in provvidenza della quale terminerà con un adeguato spiazzo.

Tanto il suddetto accesso quanto lo spiazzo terminale sono stati progettati in modo da potersi costruire facilmente all'occorrenza.

3ª) ATTRAVERSAMENTO DELLA FERROVIA NOGGIA-BARI CON LA

PROVINCIALE TRANI-CORATO

Fin da molti anni fa vennero rilevati gli inconvenienti che derivano al transito ed al traffico che si effettua attraverso il passaggio a livello al Km. 606+820 della linea ferroviaria Bologna-Ostia, durante i periodi non brevi in cui il cancello di detto passaggio a livello resta chiuso per il transito di treni sialieri in ritardo o per lunghe manovre di treni merci in formazione o stazionanti. Vennero pertanto iniziate dal Comune pratiche con l'Amministrazione Ferroviaria per ottenere la costruzione di un sottopassaggio attraverso cui potesse avviarsi almeno il traffico dei veicoli, e tali pratiche portarono ad un accordo di massima circa l'ubicazione di detto sottopassaggio che venne stabilita in corrispondenza quasi dell'attuale percella al Km. 607+125 della linea suddetta.

Poiché la necessità di tale sottopassaggio è indubitabile, indispensabile il detto ampliamento ufficiale dell'abitato, nel piano abbiamo previsto la costruzione

di tale importante opera che risolverà l'importante
 traffico lungo la provinciale Trani-Corato; anzi poi-
 ché detto sottopassaggio deve servire il penetrazione
 in città alla desiderata Ferrovia Corato-Trani, cosí
 detta opera è progettata della luce di m. 12 in prose-
 guenza di una biforcazione della provinciale Corato-
 Trani avente origine a circa 500 m. dalla Ferrovia
 Bari-Rossano (in prossimità della Villa Ottavio), ed
 in modo anche da sottopassare alla strada vicinale
 di Martino. Con ciò sarà migliorata anche detta via di

Ma. 607125b. -
 nale nel tratto prossimo al suddetto ponticello al

La prosecuzione di detto sottovia abbiamo proget-
 tato, a valle, l'importante arteria con sbocco fino al-
 l'incontro della litorea per Colonna, ed qui si è
 innanzi parlato, arteria, che come meglio qui risulta
 per essere in diretta comunicazione con la spiaggia
 e con la stazione balneare è importantissima agli ef-
 fetti della penetrazione dalla vicina Corato.

4°) SISTEMAZIONI IN DIRETTA SULLA LINEA A DALL'INIZIO

DALL'ATTUALE ADIACENTE

Aviamo già detto, parlando dell'ampliamento dello
 interno dell'attuale ponticello, che non è nostro
 compito proporre sistemazioni nella parte già esiste-

te della città. Pur tuttavia due sistemazioni si re-
 dolano, a nostro parere, di dispensabili per ben coordi-
 nare il nuovo ampliamento all'attuale abitato; tanto
 più che per dette sistemazioni è esistano appesiti de-
 liberati e voti che incontravano l'incondizionato
 favore della cittadinanza.

La prima riguarda "la sistemazione stradale del
 nuovo borgo tra le vie Cesare Lambertini, Margherita
 di Borgogna e dietro "Mingano" per la quale esiste

"il deliberato consigliare in dicembre 1913 con cui
 l'Am. Comune approvava la sistemazione stessa, rite-
 nendola necessaria perchè nel popoloso rione detto
 comunemente "Gianeto" manca una piazza non solo dello
 interesse e comodità di quegli abitanti, privi di mer-
 cato e di altre soddisfazioni alle esigenze della vi-
 ta civile e quotidiana, ma per una maggiore associazione
 richiesta dalla pubblica igiene, anche perchè le stra-
 de che vi convergono non si presentano ivi che di di-
 sordine, larchezza e nella ricorrenza continua di ele-
 vazione dei secondi piani con godole appiccate al lu-
 ce." Inoltre la via Cesare Lambertini e dell'Innocenzo
 dei due tratti non congiunti distale strada, in rapporto
 alle vie Margherita di Borgogna e dietro Mingano,
 non si presenta con un prolungamento rettilineo.

Detta sistemazione anzi si può dire la via d'indir-

aria e di luce, e con forte addeasamento di popolazio-
ne rustica.

Ritanto, per le suddette ragioni, è necessario e con-
veniente detto abbattimento abbiamo creduto opportuna
comprenderlo nel piano di ampliamento e prevedere una
adeguata e per quanto più possibile economica/sistema-
zione della località. Oltre alle citate due sistema-
zioni ne abbiamo prevista una terza, riconosciuta ne-
cessaria per assicurare la buona viabilità e le comu-
nicazioni fra il Corso Regina Elena e l'ampia Piazza
progettata nel rione occidentale di ampliamento. Tale
sistemazione riguarda l'abbattimento parziale del
fabbricato Cantarone in via S. Agostino, in modo da non
interrompere la Via Magéle De Brano, il cui prolunga-
mento viene a limitare il lato sud-ovest della suddet-
ta piazza.

Tale sistemazione risulta pure giustificata dal
fatto che l'abbattimento proposto riguarda una parte
di fabbricato a solo piano terreno.

5°) RITA TRANSMIARIA - L'allacciamento della città
di Trani, a mezzo di una linea tranviaria, coi vicini
e popolosi centri di Canino e Aversa, di cui la nostra
città è il naturale sbocco ^{dei} commerci ed i traffici
marittimi e ferroviari, ha costituito sempre una
delle maggiori necessità, tanto che con si sempre de

in quanto che con successivo deliberato del 27 marzo
1919 della R. Commissione Puci, debitamente approva-
ta, dalla Giunta Provinciale Amministrativa, venne prov-
veduto all'acquisto di una parte del suolo occorrente
per la formazione della piazza suddetta.

In merito alla seconda sistemazione esiste solo
un voto della Commissione edilizia la quale, all'epoca
della costruzione del fabbricato Canino, in via Pia-
nicello, ebbe a proporre l'abbattimento di un vecchio
fabbricato fra le vie Adenovo da Trani e Madonna delle
Grazie per poter far luogo ad una strada di comunica-
zione diretta tra il Corso M. R. Imbriani ed il Corso
Vittorio Emanuele II da ubicarsi pressochè normalmen-
te ad esse sul prolungamento della via Radaprazzo da
Trani.

Detto voto venne emesso in seguito ad esauriente
esame della località nei riguardi non solo della buo-
na ed estetica viabilità in un nuovo rione, fra i più
ricchi ed importanti della città e contenente, fra
gli altri, in posizione centrale, il nuovo edificio
scolastico, ma benanco nei riguardi dell'igiene e del-
la sana salubrità pubblica, in quantochè il proposto
abbattimento riguarda un vecchio caseggiato di metri
quarantacinque, di superficie coperta, contenente un numero
considerevole di piccoli vani, la maggior parte privi di

per quali ragioni non si sia ancora riusciti a superare le difficoltà che ne ostacolano l'attuazione. I.

Abbiamo perciò ritenuto doveroso e necessario indicare nel piano il tracciato di massima di una rete tranviaria che allacci Trani alle suddette città vicine e che, con opportuna diramazione, raggiunga pure la spiaggia di Colonna. Ubiquo tale tracciato abbia montante presente la necessità di collegare le due tranvie Trani-Andria e Trani-Corato alla stazione ferroviaria di Trani, al fine di rendere convenienti e di incanalare perciò verso questa gli importanti trasporti di prodotti del suolo provenienti dalle città modenesi.

Essendo necessario attraversare con detta tranvia la ferrovia Foggia-Bari anche in prossimità del passaggio a livello al Km. 605+220 per la penetrazione in città della linea provinciale di Andria, abbiamo previsto la costruzione di un cavalcario e delle rispettive rampe di accesso in lieve deviazione della provinciale Andria-Trani, opera questa più economica e conveniente di quella prevista per sottopassare la ferrovia in corrispondenza del Km. 607+125 della stessa linea Bari-Foggia, dato che - per il transito ordinario attraverso il suddetto passaggio a livello al Km. 605+220 non si rende necessario provvedere co-

me per la via di Corato - ad una deviazione della strada ordinaria.

Il tracciato della progettata rete tranviaria, lungo l'attuale extra murale, permette il collegamento della tranvia Andria-Trani con quella Corato-Trani, nonché di poter eventualmente impiantare anche una diramazione per raggiungere le banchine del porto seguendo la via Tra Die, Alverex fino a Piazza Castello, da cui, attraversando Piazza Duomo e scendendo per Piazza Archivio, si raggiungerebbe la banchina di Piazza Trieste; e permette infine di poter distaccare una diramazione per esclusivo servizio della spiaggia percorrendo la Provinciale Trani Bisceglie.

Nella planimetria abbiamo indicato pure la stazione dei collegamenti tranviari per le tre linee Trani - Andria, Trani Corato, e diramazione per Colonna, nonché gli innesti della Trani Andria e della Trani Corato, con gli impianti ferroviari statali per i possibili servizi cumulativi.

VII - P O G N A T U R A -

c) Sistema di Innatura - Abbiamo progettato la fognatura della città a sistema completamente separatore, in quanto è eliminata la promiscuità delle acque luride fecali con quelle pluviali, sino alla lo-

ro dispersione. Questa separazione, in massima stabilita per le fognature delle città alimentate dall'Acquedotto Pugliese, si impone essenzialmente per Trani, data l'esistenza dell'abitato di una estesa rete di canali pluviali.

Questi in parte sboccano per naturale pendio alla conca del porto, e ad Occidente dell'abitato, ed in parte affluiscono nei due grandi collettori che smaltiscono le acque torrentizie provenienti dall'esterno dell'abitato. La convenienza indiscussa di utilizzare questa estesa rete di canali per lo smaltimento delle acque pluviali, porta dunque al sistema di fognatura separatore.

6/ Canalizzazione delle acque piovane - Parecchi canali esistenti portano nel bacino del porto le acque torrentizie conseguente interrimento. Nel limiti del presente progetto, diciamo solo che occorrerà fare opportune deviazioni per quanto è consentito da una spesa non gravosa, per ridurre al minimo lo scolo delle pluviali nello specchio d'acqua del porto. Nel resto la rete esistente delle pluviali abbisogna di necessari pozzi di accesso e di vari restauri per rispondere completamente alle sue funzioni.

Insieme alla rete dei canali per le pluviali esistono i due grandi cosiddetti canali che smaltiscono

no anche le acque torrentizie provenienti dallo esterno; in uno di questi e precisamente nel secondo canale (che per il corso Matteo Renato Imbriani è per la via Tesselgardo da Trani sbocca a mare) defluiscono già naturalmente le acque delle zone di ampliamento situata tra la Ferrovia e la provinciale di Bisceglie. Sicchè per effetto del progettato sottopassaggio alla Ferrovia, in corrispondenza della deviazione della via di Gerardo, occorre il nuovo canale che per la strada vicinale S. Martino sbocchi nel ripetuto collettore all'inccontro sul corso M.R. Imbriani. Questo nuovo canale indicato nella tavola III^a abbraccia una zona di tredici ettari, ai quali può applicarsi il coefficiente 0,50 per assorbimento e coefficiente 0,80 per ritardo, donde in base ad una pioggia di 45 m.m. in un'ora risultano litri 50 per ettaro al minuto secondo e in totale la portata di mc. 0,650: questa portata è smaltita dal progettato nuovo canale ovale tipo normale inglese di raggio m. 0,30 con la pendenza del 4 per mille, canale ovoidale che a piena sezione può smaltire anche metri cubi 0,820 come dalla nuova formula Barin.

Le piovane, tra la via di Bisceglie e la via litoniana per Colonna, per la zona di ampliamento tra

queste due strade, defluiscono naturalmente a mare agevolmente per i numerosi e brevi tratti stradali perpendicolari alla costa.

Per la rimanente zona di ampliamento tra la via di Andria e l'abitato le pluviali sono già raccolte nella zona bassa del Collettore esistente per la via Maggiore da Trani, che sbocca a mare ad Ovest del Castello; giacchè non occorrono altri canali, con inutile aggravio di spese, in quanto che, le pluviali possono scorrere alla superficie stradale nella zona alta della città per essere infine raccolte e convogliate in quella bassa.

Per tutte le indicate opere di sistemazione il preventivo di spesa è di L. 200.000 (duecentomila).

c) Fognatura delle acque luride fecali

Dall'eseguito piano quotato con le relative curve di livello di metro in metro risulta la difficoltà per la raccolta delle acque luride fecali, poichè a seguire la topografia della città si è ^{ha} ~~non~~ a seguire in gran parte gli scoli naturali convergono nel porto, dove appunto bisogna escludere gli sbocchi. A tale difficoltà si aggiunge la limitata altimetria disponibile sul livello medio del mare, che risulta m. 3,70 a Piazza della Libertà e m. 1,70 a Via Statuti Marittimi.

In relazione a ciò e in considerazione del peculiare interesse cittadino di non menomare la costa dell'abitato e quella tra la Villa e Colonna lungo tutte la via litoranea per Colonna ed oltre abbiamo diviso l'abitato e la zona del piano regolatore di ampliamento in servizii: alto ed in quelle basse, quale risulta nella Tav. III.

Risulta così il tipo di rete di fognatura a terrazze.

COLLETTORE CIOCALE DELLA ZONA ALTA. Ubicato lo scarico a mare delle acque luride fecali, previa depurazione, presso il Cimitero e posta la necessità dello sbocco del collettore all'altezza di m. 2,00 sul livello medio del mare, per l'occorrente depurazione biologica e l'efficienza dello scarico a mare, risulta l'andamento progettato del collettore delle acque luride fecali, in armonia con la topografia della città, e con l'interesse di limitare la zona bassa al solo indispensabile.

COLLETTORE CIOCALE DELLA ZONA BASSA - Stante la naturale convergenza degli scoli verso la conca del porto, in questa risulta l'ubicazione dello sbocco del collettore basso. Le acque luride fecali che vi pervengono, non potendo scaricarsi nel porto, devono necessariamente raccogliarsi in una vasca e solle-

di controllo
mplimento. In base ai consensi ~~consentiti~~ del
1901 (abitanti 32.059) e del 1910 (abitanti 36207)
risulta un aumento medio annuo di circa 500 abi-
tanti, non tenendo conto di cause anormali. Donde
tra 25 anni una popolazione di 50.000 abitanti, e
selusa quella popolazione temporanea che vi afflui-
sce e culmina nell'estate a migliaia.

Per tale popolazione di 50.000 abitanti in be-
se all'assegnazione di 110 litri per abitante, fis-
sata di recente dal servizio dell'Acquedotto Puglie-
se, risulta la portata media di litri 63,5 al minu-
to secondo che affluirà ai due collettori delle ac-
que luride fecali e la portata massima di litri 127
nel periodo di massima pioggia, doppia di quella
media.

La fognatura serve una superficie di ettari
140, di cui 102 sono nella zona alta e 38 nella zo-
na bassa. Poiché in questi 38 ettari, compresa tut-
ta la zona dei villini applichiamo a detta superfi-
cie, il coefficiente di riduzione medio 0,66 per pa-
rificarla alla stessa densità della popolazione del-
la zona alta; perciò 38 ettari $\times$ 0,66 uguagliano 25
ettari della zona per densità di popolazione e che
sommati ai 102 ettari predetti danno in totale 127
ettari, ragguagliati di pari densità media.

vari meccanici, per essere immesse nel collet-
tore alto. Per le necessarie pendenze e per perde-
re la minore altezza possibile delle acque da solle-
vare, l'ubicazione di detta vasca deve risultare
sulla mediana della stessa zona bassa dell'abitato
attuale e cioè della zona tra il porto e la via Tes-
salgarde da Trani. Con ciò risulta la progettata va-
sca allo sbocco del collettore basso in Piazza G.
Quercia; le pendenze minime occorrenti fissate lo
sbocco del collettore basso alla quota (0,70) sotto
il livello del mare, donde il dislivello di m. 5,34
fra la detta quota e quella all'immissione nel col-
lettore alto.

Ciò fatto per la zona bassa dell'attuale abita-
to, indipendentemente dalla zona bassa del piano re-
golatore di ampliamento, risulta che lo scolo di que-
sta ultima zona è nello stesso collettore basso, con
vantaggio dell'altimetria dello stesso collettore
basso, per le minori pendenze occorrenti.

PORTATA DEI COLLETTORI ED ELEMENTI DEL RI SPETTIVI

TRONCHI. La popolazione attuale fissa in Trani è
di circa 37.000 abitanti distribuita tra l'abitato
e le numerosissime palazzine e villini, sparsi in-
torno all'abitato e che in gran parte vengono ad es-
sere comprese nel progettato Piano Regolatore di am-

Da questa superficie scola l'anzidetta portata massima di 127 litri al minuto secondo, perciò ad ogni ettaro corrisponde la portata massima di un litro al minuto secondo.

Così nel periodo del massimo afflusso converge nella vasca per servizio basso la portata di 25 litri, così ripartita: per il collettore basso.

1° tronco ettari 21 X 0,66 X 0,001 = mc. 0,014
2° " " 33 X 0,66 X 0,001 = mc. 0,021
infine il ramo di fogna della zona bassa, per il lato ovest del porto, affluente direttamente alla vasca serve alla zona di circa 4 ettari della zona intensamente abitata che perciò la portata di quattro litri.

Questa portata massima, per larghezza di calcolo, senza tener conto della funzione regolatrice della vasca predetta, consideriamo riversata nel terzo tronco del collettore alto, mediante la tubatura di sollevamento; così ai litri 102 corrispondenti ai 102 ettari serviti dal collettore alto, aggiungiamo i litri venticinque del servizio basso ed abbiamo la portata massima di 127 litri al minuto secondo, che erogherà il suo esattissimo il collettore alto.

Questa portata risulta così distribuita per le aree rispettivamente servite:

1° tronco ettari 18,00 X mc. 0,001 = mc. 0,018
2° tronco " (18,00 + 26,63) X mc. 0,001 = mc. 0,0446
3° " " (18 + 26,63 + 18,17 + 25) X mc. 0,001 = mc. 0,0878
4° " " (18 + 26,63 + 18,17 + 25 + 16,20) X mc. 0,001 = mc. 0,104
5° " " (18 + 26,63 + 18,17 + 25 + 16,20 + 23) X mc. 0,001 = mc. 0,127

In relazione a tali singole portate, ed alle pendenze disponibili nei limiti consentiti per una sufficiente velocità risultano i corrispondenti diametri come dal riassunto seguente ricavato dai profili in seguito.

COLLETTORE BASSO -

1° tronco lungo m. 887 pend. 4 ‰ diam. 150 mm
2° " " " 536 " 3 ‰ " 200 "

COLLETTORE ALTO

1° tronco lungo m. 618 pend. 3,5 ‰ diam. 200 "
2° " " " 586 " 2,5 ‰ " 250 "
3° " " " 584 " 2 ‰ " 350 "
4° " " " 472 " 2 ‰ " 400 "
5° " " " 540 " 1,5 ‰ " 450 "

L'andamento planimetrico ^{con} delle rispettive quote altimetriche ricavate dai profili risultano della tavola III°.

In questa tavola risulta ancora l'andamento di tutte le fogne affluenti ai collettori, con le rispettive pendenze e le quote altimetriche.

-36-

In massima queste fogne sono alla profondità di m. 1,60 dal piano stradale, sono tutte della sezione di diametro 150 m/m ed hanno pendenze non inferiori al cinque per mille, il loro sviluppo è di metri lineari 22.500.

Tanto ai collettori, che alle fogne affluenti vi si accede da pozzeri di discesa, alla distanza tra loro di circa m. 30; questi pozzeri sono in numero di 770.

Alle testate delle fogne sono annessi 125 pozzeri con scaricatori automatici di lavaggio, sistema Contarina, per eseguire due scariche di acqua al giorno, ciascuna di litri 600 in media. Pertanto occorrono 150 metri cubi di acqua.

In colleganza con predetti pozzeri con scaricatori automatici abbiamo progettato, per il buon funzionamento, opportune prese d'aria e sfiatori,

2) DEPURAZIONE BIOLOGICA DELLE ACQUE, LURIDO-FEGLI

Le acque dal collettore alto prima di essere scaricate a mare e impiegate per l'irrigazione, le depuriamo biologicamente, con sistema già approvato dal Consiglio Superiore di Sanità, già adottato per la fognatura di Livorno e progettato per la fognatura di Barletta. Questa depurazione, con brevetto del Prof. Loriga, è a sistema, percolatore ed il

liquame depurato esce perfettamente limpido per poterlo scaricare a mare senza inconvenienti, oppure per essere utilizzato nell'agricoltura, in quanto che non solo il materiale fertilizzante utilizzabile non è perduto, ma è dalla stessa depurazione trasformato nelle forme assimilabili dalle piante: la quantità d'acqua giornaliera da depurare è di mcs 5500 e poiché sono soltanto acque di rifiuto domestiche non si avrà interrimento delle vasche e dei letti batterici, perciò immettiamo il collettore direttamente nelle fosse settiche senza vasca di sedimentazione. L'impianto è diviso in quattro sezioni autonome, comprendenti ciascuna: la fossa settica, la vasca di regolazione con scarico automatico ogni due ore, e due letti batterici, per modo che ogni metro quadrato possa depurare un metro cubo di liquame.

La divisione del depuratore in sezioni autonome permette di limitare il dislivello occorrente e di sviluppare gradatamente l'impianto in relazione allo sviluppo delle fognature sia della città che dell'ampliamento progettato ed infine, nella previsione di poter depurare fino a due metri cubi per ogni metro quadrato di letto batterico, il depuratore stesso potrà essere ridotto a due sole sezioni autonome

con metà spesa.

Abbiamo detto che le acque del depuratore si possono scaricare a mare, o si possono dare alla irrigazione: per scaricarla a mare, abbiamo all'uscita dal depuratore l'altezza disponibile di m. 0,70 sul livello medio del mare, che assicura la efficienza delle sbocco a mare, mediante tubature di scarico, debitamente sostanziate e opportunamente congegnate con aggrigio in acque profonde esistenti a breve distanza nel sito prescelto.

Con ciò il servizio della fognatura della città è completato con le relative spese di impianto e di esercizio. Invece per dare il liquame fertilizzante all'irrigazione dei terreni bassi al confine col territorio di Barletta, presso il mare, occorrerà apposito impianto elevatorio che unicamente ai canali di irrigazione formano oggetto di industria agricola da trattarsi separatamente.

Il preventivo di spesa, per tutte le progettate opere di fognatura delle acque luride fecali e delle acque pluviali ed eseguendo solo due delle quattro indicate sezioni autonome di depurazione, per quanto già abbiamo detto, ammonta a lire due milioni settecentomila (2.700.000).

E non esibiamo il corredo dei computi, del pro-

filii e di tutte le opere indicate ed ogni altro particolare già studiato, al fine di limitare attualmente l'esame delle competenti Autorità, allo stretto necessario riguardante il piano regolatore di ampliamento.

VIII.

INDICAZIONI PER L'ESECUZIONE DEL PIANO REGOLATORE DI AMPLIAMENTO.

Il nuovo servizio di alimentazione di acque potabile in relazione allo smaltimento delle acque di rifiuto domestiche nella futura fognatura, le condizioni antigiéniche delle abitazioni a piano terra, la necessità di attrarre l'attività edilizia trapanese dalle campagne alla nuova zona di villini, sulla litorale per Colonna, l'urgenza di nuovi alloggi per l'attuale popolazione e per quella temporanea accompagnata anche all'aperto, lungo il mare nei mesi estivi hanno a noi indicato lo schema di apposito regolamento edilizio che il Comune di Trani richiederà di esettere dopo l'approvazione del presente Piano Regolatore di ampliamento ed a questo coordinato.

Dall'ampliamento progettato detratti ettari

17,53 per la zona industriale ed ettari 15,06 per le occorrenti aree a giardini, interposti tra villini e palazzine restano in effetti disponibili ettari 42,14 per aree edificabili, per rete stradale, piazze e giardini pubblici.

La spesa per espropriazione di aree e per sistemazione stradale superficiale, l'abbiamo preventivata in L. 3.800.000, che unitamente alle spese di fognatura di L. 2.700.000 sommano lire seimilioni e mezzo.

Non è questa una spesa da fare arretrare le buone volontà, poichè anzitutto la si potrebbe avere a prestito di favore dallo Stato, con mutuo all'1 e mezzo per cento d'interesse, estinguibile in 50 anni, giusta R. Decreto 16 Gennaio 1921 N° 195; d'altra parte detta somma occorrerà spenderla in più anni e perciò più facilmente ottenibile. A pagamento degli oneri del mutuo accenniamo i corrispettivi:

1) Il Comune spende in media all'anno oltre lire diecimila per nuove costruzioni stradali; in effetti conglobate con le spese di manutenzione per lire settemila che aumentate del valore del suolo stradale danno L. 10.000;

2) Il Comune può richiedere, con l'approvazione del Piano Regolatore di Ampliamento l'imposizio-

ne della tassa dell'uno per cento sul valore delle aree edificabili comprese nel piano, stesso;

3) Il Comune in base al citato R. Decreto 16 Gennaio 1921 N° 195 può chiamare a contributo per la durata dell'ammontare del mutuo, i proprietari degli edifici, che fruivano delle fognature in proporzione non superiore al tre per cento del reddito imponibile ed i proprietari dei terreni compresi nel territorio in misura non superiore dell'uno per cento del reddito stesso;

4) Il Comune, con la dichiarazione di pubblica utilità del presente Piano Regolatore di ampliamento, può richiedere che sia imposto ai proprietari di beni confinanti e contigui all'opera pubblica l'obbligo di contributo, giusta legge 25 Giugno 1865 N° 2359 art. 77 e 78.

5) Il Comune può richiedere che l'indennità di espropriazione da corrispondere per il suolo destinato a vie, a piazze, a giardini, occorrenti secondo il Piano Regolatore di ampliamento, dovrà sempre raggugiarsi al puro valore del terreno agricolo considerato indipendentemente dalla sua edificabilità, senza riguardo al maggior valore che l'approvazione e l'esecuzione anche parziale del piano abbia potuto conferire al terreno stesso.

Tutto questo insieme non è gravoso per i terreni agricoli che passano ad essere edificabili non per virtù propria ma per effetto del complesso di opere pubbliche, nè è gravoso per i fabbricati che fruiranno delle fognature pel maggior valore che acquisteranno per l'eminente opera igienica. Al complesso delle progettate opere pubbliche tutti devono dare il loro ausilio con la piena convinzione che il proprio contributo anche a risultare gravoso si converrà a proprio profitto e nel bene della Città.

Ed una raccomandazione ci permettiamo di fare, quella di non sperperare le forze in sporadiche e parziali sistemazioni, ma di concentrare dapprima ogni mezzo alla sistemazione della migliore zona sotto gli aspetti tecnici, economici ed igienici, per indi procedere successivamente a gradi ma sempre a zone complete. Questo sarà l'alto compito della On. Amministrazione per disciplinare razionalmente lo sviluppo edilizio cittadino.

Trani, 1° Settembre 1921

Sp'ingegneri:

Firmati: Giuseppe M. Gioia

" " Luigi Napolitano

" " Ettore Pizzalunga